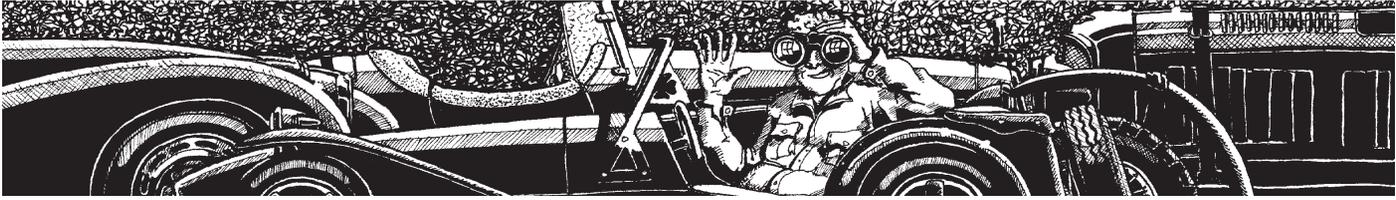


HALLO FRIENDS



Niki Lauda 1949–2019

Nachruf von Christian Sandler

Lieber Niki, nun hast du dein allerletztes Rennen beendet, das wiederum ein Teil eines gigantischen und unerreichbaren Langstreckenrennens war. Nicht nur wir, die Motorsportgemeinde, sondern die ganze Welt war zu tiefst erschüttert, als am 20. Mai 2019 sich die Eilmeldung zu deinem Ableben rund um den Globus in Windeseile verbreitete. Vor ein paar Monaten habe ich dir einen Artikel anlässlich deines 70er gewidmet. Gelesen wirst du ihn nicht mehr haben, es war zu der Zeit, als du in die Klinik nach Zürich übersiedelt bist. Dies war eine relativ einfache Übung: Werdegang und Aufzählung von sportlichen und wirtschaftlichen Erfolgen, Darstellung der Familiensituation und vieles mehr. Aber einen Nachruf über mein Jugendidol (bin Jahrgang 1959) und das einer ganzen Generation, kann man da überhaupt die richtigen Worte finden?

Als du 1968 in meinem Heimatort, in Bad Mühlacken, erstmals in einem Rennwagen gesessen bist, haben wir Motorsportler dich als unscheinbares Bürscherl gar nicht richtig wahrgenommen. Das Duell um den Tagessieg zwischen einem Porsche 906 und einem Brabham F2 war der Hit des Tages. Der Klassenkampf mit Grünsteidl und dir in euren sauschneellen Minis war für uns damals ein Nebenschauplatz. Es begann dann dein raketenhafter Aufstieg über Formel V, Sportwagen, Tourenwagen bis zur Formel 2. Spätestens Ende 1968 haben erstmals Fachjournalisten wie Prüller und Zwickl dein großartiges Talent erkannt. Trotzdem war unser „Rennfahrer“ der Jochen. Als Jochen Rindt 1970 starb, dachte man in Österreich an das Ende des heimischen Motorsports.

Es entstand jedoch kein Vakuum, sondern der Aufstieg von dir, Quester und Marko setzte sich unaufhaltsam fort. Deine Hartnäckigkeit und Zielstrebigkeit führten dich dann 1971 in die höchste Motorsportklasse, anfangs noch mit unterlegenem Material in den Teams von



March und BRM. Es folgte die Zeit, die wir Jugendlichen am Sonntagnachmittag im Lauda- oder Ferrari-T-Shirt vor dem Fernseher verbrachten. Wir waren wieder wer. Bis zur letzten Runde haben wir um deine Siege mitgezittert. Es war dies die Ära, wo noch Motor- oder Reifenschäden in der Schlussphase an der Tagesordnung standen. 1975 hast du nicht nur dich, sondern auch uns mit deinem ersten WM-Titel in den Motorsporthimmel gehoben. Alles schien möglich, dann kam der verhängnisvolle 1. August 1976. In der Früh stürzte die Reichsbrücke ein und am Nachmittag hattest du deinen fürchterlichen Unfall in der Eifel. Es war nicht nur sicherheitstechnische Steinzeit am Nürburgring, sondern auch ein quälend langsamer Informationsfluss in den Medien. Dieser Tag hat dein Leben für immer verändert und deine Kämpfernaut brachte dich nach 42 Tagen wieder an die Rennstrecke zurück. Was du damals mitgemacht hast, kann niemand beschreiben. Der Film „Rush“ kann uns nur einen kleinen Einblick ermöglichen. Der epische Kampf zwischen dir und Hunt spitzte sich dann im Finale von Fuji so richtig zu. Das Ergebnis ist Geschichte. Beeindruckend daran ist, wie du immer zu dieser Entscheidung ohne Sentimentalität gestanden bist, das zeigt Charakter. Bei Ferrari hattest du dann nicht die allerbesten Karten für die folgende Saison. Eine deiner beeindruckenden Fähigkeiten, sich nicht umdrehen und nur nach

vorne schauen, sicherte dir trotzdem den zweiten WM-Titel 1977. Es folgten dann die Magerjahre bei Brabham, der Rücktritt, Gründung der Lauda-Air und das Comeback bei McLaren. Plötzlich bist du in einem Rennwagen einer ganz anderen Generation gesessen. Kohlefaser-Chassis, Flügelprofil und Turbomotor, noch dazu den sauschneellen Prost im eigenen Team. Eine schwierige Aufgabe. Du hast sofort analysiert, dass der „kleine“ Franzose im Training kaum zu biegen war und deine Abstimmung aufs Rennen ausgelegt. Mit dieser Taktik konntest du dir dann die WM 1984 sichern, wenn auch nur knapp. 1985 war dann nach drei WM-Titeln und 25 Rennsiegen Schluss mit der Rennerei. In deinem Sog folgten Gartner und Berger in die Königsklasse.

Du hattest wieder Zeit für die Fliegerei. Sämtliche Querschüsse von allen Seiten, auch der Politik, konnten dich nicht aufhalten, aus der Lauda-Air eine Erfolgsgeschichte zu machen. Am 26. Mai 1991 kam es beim Lauda-Air-Flug 004 zu einem fatalen Unfall mit 223 Todesopfern, als eine Boeing 767 in Thailand abstürzte. Man sah dich in mitten der Trümmer mit deiner roten Kappe, ratlos nach einer Ursache suchend. Laut eines Interviews war dies der schlimmste Tag in deinem Leben und wir wissen, dass dich dieses Ereignis schwer getroffen hat. Irgendwann juckte dich doch die Formel 1 wieder. Als Berater von Ferrari hast du Schumi zu den Roten gelotst – welch ein



Photo: Rudi Brandstätter

Goldgriff. Dann kam die Ära als Teamchef von Jaguar, nicht ganz so rühmlich aber typisch Lauda – sich jeder Herausforderung stellen.

Ja, ein Privatleben hattest du natürlich auch. Heirat mit Marlene, die in deiner schwierigen Zeit stets zu dir gestanden ist und dir zwei Söhne geschenkt hat. Nach der Scheidung kam eine neue, tolle Frau in dein Leben. Birgit spendete dir, genauso wie dein Bruder Florian, eine Niere – Chapeau! 2009 kamen die Zwillinge Max und Mia auf die Welt.

Es folgte die Ära bei Mercedes, wo du gemeinsam mit Toto Wolff von einem Weltmeistertitel zum nächsten unterwegs warst. Oft standest du als Mediator zwischen den Alphas Rosberg und Hamilton. Nicht nur im eigenen Team, sondern im ganzen Fahrerlager hörte man auf deinen Rat.

Wann immer du im Fahrerlager erschienst, waren sämtliche Mikrofone auf dich gerichtet, manchmal war es auch ein niemals endender Spießrutenlauf. Sämtliche Experten wollten deine Einschätzung hören, um sich dann selbst eine Meinung zu bilden. Was Lauda sagt ist Faktum, da gibt es kein Herumeiern wie: kann sein, unter Umständen, vielleicht oder doch, ja, dann wieder nicht ... 20 Jahre hast du auch Formel 1 für RTL gemacht und hast mit deinem Wiener Schmah einen ordentlichen Esprit in die ansonsten trockene Sendung gebracht. Hin und wieder konntest du auch, abseits der Kamera, ordentlich auf wienerisch schimpfen. Aber niemals derb. Sämtliche Fernsehstationen rund um den Globus vertrauten auf deine Expertise, nicht nur beim Thema Motorsport. Kurz und

prägnant waren dein Antworten, immer auf Augenhöhe und niemals überheblich. Deine Behauptung „keine Freunde zu haben“ polarisiert. Wenn man wie du einen Bekanntheitsgrad wie der Papst hat und jeder der dich auf der Straße erblickt dich zum Freund haben möchte, bekommt das Wort „Freund“ eine eigene Dimension. Der Begriff Vertrauensperson passte da schon eher. Zuerst hast du alle Personen in deinem Umfeld mit dem Familiennamen angesprochen. Nach längerer Zeit mit dem Vornamen. Und wenn dann z.B. aus dem Karl der Karli geworden ist, dann war die Vertrauensbasis (Freund) da. „Ich hab ja nichts zu verschenken!“, ein Synonym, dass man der Marke Lauda zuordnet. Deine Person als Werbeträger ist bares Gold für alle, die etwas verkaufen wollen. Egal, ob du im Speiseloal warst oder ein bestimmtes Auto bekamst, da gab es Fotos mit dir und die Verkaufsmaschinerie kam in Gang. Eine klassische win-win-Situation. Bei einer typischen Heurigenrunde, wo kreuz und quer diskutiert wurde, hieltest du dich stets im Hintergrund. Erst wenn dich jemand um deine Meinung bat, waren sämtliche Augen auf deine Lippen gerichtet. Niki, du warst und bleibst ein Idol für Generationen rund um den Erdball. Mögen manche noch mehr Titel und Siege einhamstern, eine charismatische Person wie du zu werden, wird kaum jemandem gelingen. Ich hatte das Glück, dir ein paarmal zu begegnen und dabei einige Worte über Motorsport zu wechseln. Danke, lieber Niki!

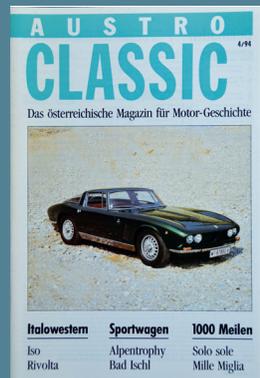
Meine, sowie die Anteilnahme der Motorsportgemeinde, gilt der gesamten Familie.

Es war einmal ... Austro Classic vor 25 Jahren

Mit Austro Classic 4/1994 hatten wir gleich zwei „Weltprämierer“ zu vermeiden. Der vermutlich „zukünftig längstdienende“ Art Director – Franz Pulkert ist auch nach mehr als 20 Jahren im „Jahre 29 ab austro classic condita“ (von der Gründung von Austro Classic an) für die Gestaltung des Heftes verantwortlich – gab sein Debut als Titelstory-Autor – über die Marke Iso. Schade, dass er seither nicht mehr so richtig zur Feder resp. Tastatur gegriffen hat. Wär' mal wieder an der Zeit, Herr Franz!

Unsere zweite „Weltprämiere“ konnte man mit durchaus gemischten Gefühlen sehen. Mehr als eine Seite Leserbriefe – für uns damals ein Rekord – zeigte zwar, dass Austro Classic seine Leser bewegte – schade nur, dass es eher um kontroverielle Dinge rund um ÖMVV einerseits und Clubrivalitäten andererseits ging. Nun, seien wir beruhigt – mittlerweile ist wohl reichlich Gras über beide Streitfälle gewachsen ...

Und ach ja, viel Inhalt gab es sonst auch noch: 75 Jahre Citroen (Was für ein lustiger Zufall, dass heuer 100 Jahre Citroen gefeiert wird!), Oldtimermesse Tulln (manches hat eben Bestand), bunte, gemischte Hallo Friends (teilweise sogar schon in Farbe), und, und, und, ...



Familienaufstellung beim ÖAMTC

Die HTL Steyr ist mit ihrem Nachbau (inkl. FIA Heritage Cup) beim ÖAMTC, dem Besitzer des Originals, zu Gast.



Am Marcus Wagen freuen sich über den FIA Heritage Cup, v.l.n.r.: H. Schillinger (ÖSMFG), G. Wanitschek (OEAMTC), P. Malek (ÖSMFG), O. Schmerold (OEAMTC), F. Reithuber (HTL), W. Kraus (OEAMTC) und F. Nagl (ÖSMFG). (Foto: Heinz Zwazl)